

CODE DU TRAVAIL MARITIME

(LOI DU 13 DÉCEMBRE 1926)

LIMITES DES DROITS A L'ASSISTANCE ET INTERPRÉTATION DE L'ARTICLE 80

(Travail de l'Institut médico-légal)

Thèse pour le Doctorat en Médecine

Présentée et soutenue publiquement le Vendredi 24 Novembre 1933

PAR

Francis-Augustin-Victor DÉCUGIS

Elève du Service de Santé de la Marine

Né le 14 juillet 1908 à Cuers (Var)

Examineurs de la Thèse	{	MM. LANDE, Professeur	{	<i>Président.</i>
		MANDOUL, Professeur		<i>Juges.</i>
		R. SIGALAS, Agrégé		
		DAMADE, Agrégé		

BORDEAUX
IMPRIMERIE J. BIERE
18-20-22, rue du Peugue

1933



Digitized by the Internet Archive
in 2026

ANNÉE 1933-1934

N° 19

CODE DU TRAVAIL MARITIME

(LOI DU 13 DÉCEMBRE 1926)

LIMITES DES DROITS A L'ASSISTANCE ET INTERPRÉTATION DE L'ARTICLE 80

(Travail de l'Institut médico-légal)

Thèse pour le Doctorat en Médecine

Présentée et soutenue publiquement le Vendredi 24 Novembre 1933

PAR

Francis-Augustin-Victor DÉCUGIS

Elève du Service de Santé de la Marine
Né le 14 juillet 1908 à Cuers (Var)

Examineurs de la Thèse	{	MM. LANDE, Professeur	{	Président.
		MANDOUL, Professeur		Juges.
		R. SIGALAS, Agrégé		
		DAMADE, Agrégé		

BORDEAUX
IMPRIMERIE J. BIERE
18-20-22, rue du Peugue

1933

FACULTÉ DE MÉDECINE ET DE PHARMACIE DE BORDEAUX

M. SIGALAS. Doyen

PROFESSEURS HONORAIRES

MM. POUSSON. MOURE, W. DUPREUILH
RIVIÈRE, BARTHE, DENIGES, AUICHE, SELLIER, BEILLE, CASSAET

PROFESSEURS

MM.		MM.
Clinique médicale	MAURIAC.	Clinique chirurgicale in-
Clinique chirurgicale	DUPÉRIÉ.	fantile et orthopédie
Pathologie et thérapeuti-	CHAVANNAZ.	Clinique gynécologique...
que générales	BEGOUIN.	Clinique médicale des ma-
Clinique d'accouchements.	CARLES.	ladies des enfants
Anatomie pathologique et	ANDERODIAS.	Chimie biologique et mé-
microscopie clinique...	SABRAZES.	dicale
Anatomie	VILLEMIN.	Physique médicale et phar-
Anatomie générale et his-	G. DUBREUIL.	maceutique
tologie	PACHON.	Médecine coloniale et clini-
Physiologie	LEURET.	que des maladies exoti-
Hygiène	LANDE	ques
Médecine légale et déon-	RÉCROU	Clinique des maladies cuta-
tologie	CHÉTIE.	nées et syphilitiques...
Electroradiologie et clin.	N.	Clin. des mal. des voies urinaires..
d'électricité médicale..	DUPOUY	Clinique des maladies nerve-
Chimie	MANDOUL.	uses et mentales
Botanique et matière mé-	N	Clinique d'Oto-rhino-laryngologie...
dicale	TEULIÈRES.	Toxicologie et hygiène ap-
Pharmacie		pliquée
Zoologie et parasitologie.		Hydrologie thérapeutique
Médecine expérimentale..		et climatologie
Clinique ophtalmologique.		Clinique dentaire
</		

MICHELEAU (Médecine générale).

MURATET (Anatomie pathologique). GOLSE (Pharmacie). LACOSTE (Histologie).

PERY (Obstétrique). PERRENS (Maladies mentales).

AGRÉGÉS EN EXERCICE

MM.		MM		
Anatomie	DUBECO.	{	PAPIN.	
Anatomie	DUFOUR.		JEANNENEY	
Physiologie	FABRE.		CHARRIER.	
Parasitologie et Sciences naturelles	R. SIGALAS.		LOUBAT.	
			RIVIERE.	
{	N.	{		
	AUBERTIN.		Ophtalmologie	BEAUVIEUX
	DAMADE		Dermatologie et syphiligraphie	JOULIA.
	PIECHAUD.		Chimie générale pharmaceutique et toxicologie...	
	DELMAS-MARSALET.			VITTE.

COURS COMPLÉMENTAIRES:

	MM.		MM.
Médecine opératoire	PAPIN	Puériculture	FAUGERE.
Accouchements	RIVIÈRE.	Pharmacie chimique	GOLSE
Pathologie médicale	DELMAS-MARSALET.	Zoologie et parasitologie	R. SIGALAS.
Ophtalmologie	CABANNES (en congé)		
	BEAUVIEUX (chargé)		
Orthopédie chez l'adulte, pour les accidentés du travail, les mutilés de guerre et les infirmes .			MM. N...
Cours complémentaire annexe — Prothèse et rééducation professionnelle			GOURDON
Cours complémentaire annexe. — Clinique dentaire			DELGUEL

Par délibération du 5 août 1879, la Faculté a arrêté que les opinions émises dans les Thèses qui lui sont présentées doivent être considérées comme propres à leurs auteurs, et qu'elle n'entend ne leur donner ni approbation ni improbation.



A LA MEMOIRE DE MA MERE

A LA MEMOIRE DE MA SŒUR

A LA MEMOIRE DE MES GRANDS-PARENTS

A MON PERE

A MA SŒUR — A MON FRERE

A MA FAMILLE

A MES AMIS

A MES CAMARADES DE L'ECOLE DE SANTE

A MONSIEUR LE D^r DE BOURAYNE,
ADMINISTRATEUR EN CHEF DE L'INSCRIPTION MARITIME
DE BORDEAUX.

A MONSIEUR LE D^r L. BOSREDON,
CHEF DU SERVICE MÉDICAL DES COMPAGNIES DE NAVIGATION
DANS LE PORT DE BORDEAUX.

A MONSIEUR MARCHIS,
ADMINISTRATEUR PRINCIPAL A L'INSCRIPTION MARITIME
DE BORDEAUX.

A MONSIEUR LE MÉDECIN GÉNÉRAL DARGEIN,
DIRECTEUR DE L'ÉCOLE PRINCIPALE DU SERVICE DE SANTÉ
DE LA MARINE ET DES COLONIES,
COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR,
CROIX DE GUERRE,
OFFICIER DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

A MON PRESIDENT DE THESE

MONSIEUR LE PROFESSEUR PIERRE LANDE,

PROFESSEUR DE MÉDECINE LÉGALE ET DÉONTOLOGIQUE
A LA FACULTÉ DE MÉDECINE ET DE PHARMACIE DE BORDEAUX
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
CROIX DE GUERRE
OFFICIER DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE

Nous le remercions sincèrement pour l'aimable accueil qu'il nous a toujours réservé dans son laboratoire de médecine légale, au cours de l'année scolaire écoulée.

Au début de ce travail, nous tenons à adresser tous nos remerciements et notre reconnaissance à MM. les Docteurs Bosredon, directeur de la clinique maritime et coloniale de Bordeaux ; de Bourayne, administrateur en chef de l'Inscription maritime de Bordeaux, ainsi qu'à M. Marchis, administrateur principal, pour les conseils qu'ils nous ont donnés et les dossiers qu'ils nous ont confiés pour l'élaboration de la thèse.

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE

La loi du 13 décembre 1926, dite « Code du travail maritime » règle les obligations diverses de l'armateur à l'égard du marin blessé ou malade. Cette loi ne fait que continuer la longue série de décrets, de lois anciennes et cherche à compléter et à préciser davantage les limites de la responsabilité de l'armateur et les droits du marin victime d'un accident à bord ou atteint de maladie, toutes dispositions déjà envisagées dans le vieux Code de commerce de l'Empire.

Cette obligation pour l'armateur d'assister le marin blessé au cours du voyage, ou malade, est depuis longtemps affirmée par les anciens recueils d'usages de la mer qui réglaient les relations entre les capitaines et leurs équipages.

Si l'on remonte à ces peuples de l'antiquité, Egyptiens, Phéniciens, Carthaginois, qui eurent une telle importance maritime, on ne trouve aucun indice d'une législation quelconque des gens de mer.

C'est seulement chez les Romains qu'on arrive à trouver un vrai Code maritime dont les éléments sont disséminés dans le « Code de Justinien ».

Mais il est surtout question dans ce traité des relations commerciales entre les différents peuples, car l'on avait peu souci à cette époque des hommes d'équipage, uniquement recrutés parmi des esclaves sur lesquels le capitaine

avait le droit de vie et de mort, comme les maîtres dans la vie privée.

Puis, à mesure que se répandaient par l'Empire romain, avec l'avènement de l'ère chrétienne, les principes d'une morale nouvelle, des idées de justice sociale se firent jour. Et c'est ainsi que s'établirent au cours des siècles dans les différents pays des us et coutumes qui se transmettaient par tradition.

Tous ces principes de droit maritime furent, dans les environs du x^e siècle, réunis en recueils, dont les plus célèbres sont les *Rôles d'Oléron* et le *Consulat de la mer*.

Les *Rôles d'Oléron* furent rassemblés vers le xiii^e siècle et réunirent les jugements les plus importants de la cour d'Oléron. Cet ouvrage servit de modèle à d'autres pays, car on en retrouve les principes dans les *Jugements de Damme* (ville de Flandre), dans les *Lois de Wisby* (ville de l'île de Gothland dans la Baltique) et dans le *Blackbook* de l'Amirauté anglaise.

Dans ces *Rôles d'Oléron* sont précisées les obligations du capitaine en cas de maladie, d'accident ou de décès du matelot, et les limites de sa responsabilité.

En voici quelques extraits :

« ART. 6. — Lorsque les matelots loués pour un voyage vont à terre sans permission et que là ils s'enivrent, se querellent ou se battent au point d'être blessés ou malades, le patron n'est pas tenu de les faire guérir ni de rien leur fournir ; il peut même les congédier et s'il est nécessaire de les remplacer, ils sont tenus d'indemniser le patron de l'excédent des loyers qu'il serait obligé de payer à d'autres. Mais si le patron les envoie à terre pour le service du navire et qu'ils soient blessés, ou qu'il leur arrive tout autre accident, ils doivent être traités jusqu'à guérison aux dépens du navire. C'est le jugement en ce cas. »

Voici maintenant les droits du marin lorsqu'il tombe malade pendant l'embarquement :

« ART. 7. — Lorsqu'un homme de l'équipage tombe

malade en faisant le service du navire, le patron doit le mettre à terre, le placer dans une maison, lui procurer de la graisse ou chandelle pour l'éclairer, lui donner un des serviteurs du navire ou louer une femme pour le soigner et lui fournir des vivres comme il en aurait reçu dans le navire s'il était en santé ; mais il ne doit rien de plus s'il ne veut ; et si l'homme malade veut avoir une nourriture plus délicate, le patron n'est pas obligé de la lui fournir, si ce n'est à ses dépens. Lorsque le navire est en état de partir, le patron n'est pas obligé d'attendre la guérison du malade, qui conserve le droit d'être payé de ses loyers, et s'il meurt, sa femme et ses héritiers ont les mêmes droits. C'est le jugement en ce cas. »

Quant au *Consulat de la mer*, il représente la plus vaste compilation des coutumes appliquées par les tribunaux consulaires de la Méditerranée. Barcelone serait son lieu d'origine. La version espagnole est du xiv^e siècle ; puis, au cours des xvi^e et xvii^e siècles, le *Consulat* fut traduit en italien, en français, en hollandais, en allemand, en anglais, et ainsi s'étendit à tout le commerce maritime.

Son influence s'est maintenue à travers les siècles et c'est à elle que l'on doit la similitude persistant encore entre les divers codes nationaux de notre époque.

Voici quelques-uns des chapitres du *Consulat de la mer* :

CHAPITRE 127 : « ...Le patron est tenu, lorsque le matelot tombe malade après avoir travaillé pendant trois jours, de lui payer la moitié de son salaire ; et, s'il ne peut entrer à bord, il doit le laisser à terre si les autres jugent qu'il ne peut faire le voyage : si l'on est en pays étranger, il doit lui payer cette moitié de salaire, quand même il n'aurait pas de deniers à suffire ; dans ce cas, il doit l'emprunter, car il faut que le matelot reçoive ce salaire ; et si le patron meurt, ses exécuteurs testamentaires doivent remplir cette obligation. »

CHAPITRE 128 : « Le patron est encore obligé envers le matelot de manière que si celui-ci tombe malade et meurt à bord, tout son salaire doit être payé ; s'il y a sur le navire quelqu'un de ses parents, les effets du défunt doivent lui être délivrés ; et même que le défunt l'ait ordonné ou non, il faut les rendre à ses enfans, ou à sa femme si elle demeure avec son mari pendant qu'il vivoit : mais si elle ne lui étoit pas fidèle, ou si elle n'étoit pas avec lui quand il a quitté son pays, ou si elle a pris la fuite après le départ de son mari, le patron, de concert avec l'écrivain, et avec le consentement de la justice, doit les donner aux parens les plus proches. »

CHAPITRE 129 : « Si un matelot engagé au voyage meurt avant que le navire ait mis à la voile, le quart de son salaire doit être assigné et donné à ses héritiers. S'il meurt après que le navire a mis à la voile et avant d'être arrivé au lieu de destination, la moitié du salaire doit être donnée aux héritiers du défunt. S'il avait reçu la totalité du salaire avant de mourir, le tout doit lui appartenir et doit être remis à ses héritiers, et le patron ne peut rien lui disputer ni réclamer. »

A mesure que la marine marchande prenait une importance de plus en plus grande comme agent d'expansion commerciale et moyen de domination militaire, on se préoccupa davantage d'établir une jurisprudence définitive.

Ce fut sous l'inspiration de Colbert que Louis XIV promulgua en 1681 l'« Ordonnance sur la marine ». Cette ordonnance exerça une énorme influence. Après la France, au cours du XVIII^e et du XIX^e siècles, on vit se créer dans divers pays du monde des codes nationaux de droit maritime.

Les lois de la royauté furent maintenues par la Révolution, et simplement réunies en un code nouveau sous le Premier Empire ; c'est le « Code de commerce » de 1807

qui, grossi de lois spéciales et de décrets nouveaux, régit toutes les questions maritimes.

L'article 80 du Code du travail maritime qui fera le sujet du troisième chapitre est venu modifier l'ancien article 262 de ce Code de commerce.

CHAPITRE II

LIMITE DE LA DUREE DE L'ASSISTANCE

Le Code du travail maritime, loi du 13 décembre 1926, règle les obligations des armateurs en matière d'accident ou de maladie, et les différents droits accordés au marin.

« ART. 79. — Le marin est « soigné » aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement. »

« ART. 81. — Le marin, pour ses frais médicaux ou chirurgicaux, reçoit une allocation journalière égale au montant de la journée d'hôpital du port de débarquement. »

« ART. 82. — En cas de débarquement en France, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix. »

Parmi tous les articles, nous étudierons particulièrement l'article 80 : « Les soins sont dus jusqu'à guérison ou consolidation de la blessure ou incurabilité de la maladie. Auparavant, il paraît intéressant de comparer à ce sujet notre législation aux législations étrangères.

Suivant les pays, la loi impose à l'armateur des obligations, soit jusqu'au rapatriement du marin, soit jusqu'à la fin du voyage du navire, soit pendant une période forfaitairement déterminée par la loi.

Voyons avec quelques détails ces diverses législations.

Le droit à l'assistance jusqu'au rapatriement du malade ou du blessé entre en application dans les pays suivants : Brésil, Chili, Colombie, Guatemala, Grande-Bretagne, Australie, Canada, Inde, Irlande et Nouvelle-Zélande.

Ainsi, au Brésil, le Code de commerce, complété récemment par le « Règlement sur la capitainerie des ports », spécifie qu'aucun capitaine de navire ne pourra, au cours du voyage, débarquer un membre de l'équipage sans lui laisser les ressources nécessaires pour son traitement, sa subsistance et son transport jusqu'au port d'immatriculation. De même, au Chili, le Code de commerce précise que le marin blessé ou malade durant la navigation recevra le salaire convenu jusqu'au jour du retour au port d'embarquement, et aura droit, quelle que soit la cause de l'incapacité, aux frais d'assistance et de traitement qui seront acquittés sur les fonds du navire, avec ou sans obligation pour le marin de les rembourser.

Enfin, en Grande-Bretagne et en Irlande, la loi accorde au marin atteint sur le navire d'une maladie ou victime d'un accident, le droit à l'assistance jusqu'à son arrivée à un *proper return port*, qui est représenté, soit par le port d'engagement, soit par un autre port agréé par l'intéressé.

Une réglementation différente existe et dans un seul pays : la Belgique ; elle donne comme limite au droit à l'assistance *l'achèvement du voyage du navire*.

C'est pendant toute la durée du voyage pour lequel il était engagé que l'assistance est due au marin ; toutefois, si ce marin engagé pour plusieurs voyages se blesse ou tombe malade au cours du premier, il ne sera soigné aux frais de l'armateur que pendant la durée de la première expédition. Arrivé dans un port du royaume, le marin n'a plus droit à l'assistance ; de plus, les obligations de l'armement peuvent cesser avant la fin du voyage si la guérison survient auparavant ou si la blessure est reconnue consolidée ou la maladie incurable.

Enfin il semble que, d'après la loi, le marin débarqué à l'étranger n'a plus aucun droit à l'égard de l'armement, même s'il est encore en traitement au moment où le navire sur lequel il avait été engagé termine son voyage.

En Allemagne, en Bulgarie, au Danemark, en Espagne,

en Estonie, en Finlande, en Grèce, en Italie, au Japon, en Norvège, au Portugal, en Roumanie et en Suède, le droit à l'assistance vaut pendant une période maxima forfaitairement déterminée par la loi.

Par exemple, en Allemagne, la réglementation est différente selon qu'il s'agit d'un marin assuré obligatoirement contre la maladie ou les accidents, ce qui est le cas général, ou d'un marin non assuré.

Si le marin est assuré et qu'il est victime d'accident ou malade dans un port allemand, soit avant le départ du navire, soit au retour d'un voyage, il a droit aux prestations de l'assurance sociale et l'armateur a seulement l'obligation de lui fournir les soins nécessaires jusqu'à ce que l'institution d'assurance-accident ou celle d'assurance-maladie le prenne en charge.

Au contraire, si un marin n'est pas assuré et qu'il soit débarqué malade ou blessé dans un port allemand, l'assistance à la charge de l'armateur lui sera due, même si le débarquement a lieu avant le début du voyage, pendant vingt-six semaines à dater de la constatation de la maladie ou de l'accident, ou à dater du débarquement.

De même, le marin débarqué pour maladie ou accident dans un port étranger a droit à l'assistance jusqu'à l'expiration de la vingt-sixième semaine qui suit le débarquement.

En Bulgarie, en Grèce, en Italie et en Roumanie, le droit à l'assistance prend fin au plus tard quatre mois après le débarquement du marin malade ou blessé dans un port national ou dans un port étranger.

Au Portugal, la période maxima est également de quatre mois, mais elle commence à courir non point à partir du débarquement, mais à partir du jour où le marin a besoin d'assistance.

Au Danemark, en Estonie, en Finlande, en Norvège et en Suède, l'obligation d'assistance de l'armateur cesse en principe avec l'expiration du contrat d'engagement, qui peut

être résilié avant la date prévue en cas d'incapacité de longue durée ou de maladie contagieuse. Toutefois si, à l'expiration ou à la résiliation du contrat d'engagement, le marin est encore malade, il doit continuer à bénéficier de l'assistance, aux frais de l'armateur, pendant six semaines au plus après la fin de la relation de service.

Les marins débarqués au port d'enrôlement ou dans un autre port national bénéficient également de cette disposition.

Lorsque l'assistance est accordée dans un port étranger, la durée en est portée à douze semaines pour les marins nationaux.

En Espagne où la législation prévoit que le marin malade peut être débarqué, même contre son gré, dans n'importe quel port lorsque le capitaine l'estime nécessaire, l'armateur n'est tenu d'accorder l'assistance que pour un mois à dater du jour du débarquement.

Au Japon, la loi dispose que l'armateur doit prendre soin du marin malade ou blessé « pendant trois mois au moins », et les textes ne sont pas assez clairs pour qu'on puisse dire si cette période de trois mois commence à courir à partir du débarquement ou dès le premier jour d'assistance.

Enfin, il existe un certain nombre de pays qui ont à peu près les mêmes règlements qu'en France et qui accordent le droit à l'assistance jusqu'à guérison, ou jusqu'à consolidation de la blessure ou incurabilité de la maladie. Ce sont l'Argentine, les Etats-Unis, le Mexique, le Paraguay, l'Uruguay et la Russie.

En Argentine, le texte dit que l'assistance doit être poursuivie jusqu'à « conclusion », c'est-à-dire jusqu'au rétablissement complet du marin.

Aux Etats-Unis, le marin malade ou blessé débarqué, a droit à l'assistance dans un hôpital de la marine, ou, à défaut, dans tout autre établissement hospitalier, aux frais de l'armateur et jusqu'à sa guérison.

Aux Pays-Bas, les frais de traitement et de guérison sont à la charge du navire si la maladie ou la blessure a été occasionnée par le service du navire. Si, lors du départ du navire, le malade ou blessé n'a pu continuer le voyage sans danger, le traitement doit être continué jusqu'à « parfait achèvement ».

En Russie, le marin malade ou blessé, qui se trouve dans un port national, a droit aux prestations de l'assurance en cas d'incapacité temporaire et d'incapacité permanente. Les obligations de l'armateur ne jouent que pour les marins, débarqués dans un port étranger, qui doivent être soignés à la charge de l'armement jusqu'à guérison ou jusqu'à rapatriement dans un port russe.

En fait, bien qu'en Argentine, au Mexique, au Paraguay, en Uruguay, aux Etats-Unis et aux Pays-Bas, les textes prévoient le droit à l'assistance jusqu'à « conclusion ou jusqu'à achèvement » on doit admettre qu'en pratique les obligations imposées aux armateurs n'ont pas une durée illimitée et que, l'assistance cesse lorsqu'il est reconnu que la maladie est devenue incurable ou que la blessure est consolidée.

Voilà donc passées en revue les diverses obligations en vigueur dans les législations étrangères.

Il est nécessaire maintenant de s'attacher à l'interprétation de cet article 80 du Code du travail maritime dont les termes ont besoin d'être précisés ou modifiés.

CHAPITRE III

INTERPRETATION DE L'ARTICLE 80

1° La guérison.

L'article 80 dit : « Les soins sont dus jusqu'à guérison ou jusqu'à la consolidation de la blessure ou jusqu'à la constatation de l'incurabilité de la maladie.

Or, chacune de ces trois expressions : guérison, consolidation, incurabilité, doivent être examinées séparément pour que l'on voit quelles difficultés peut soulever leur emploi, et dans quelles circonstances précises ils doivent être utilisés au cours d'une expertise ou d'un jugement.

Le terme « guérison » dans l'esprit de la loi s'applique aussi bien à la blessure qu'à la maladie; il signifie le retour intégral à l'état de santé, c'est-à-dire que si à l'examen d'un marin qui aura été traité par exemple pour une fracture du fémur, on constate que la fracture réduite n'a laissé aucune séquelle, qu'il n'y a ni raccourcissement du membre, ni cal vicieux, ni ankylose, ni accident secondaire de névrite..., bref que le sujet fait usage de son membre réparé aussi bien que l'autre, il sera déclaré guéri.

Le blessé guéri a gardé son intégrité physique et fonctionnelle.

Mais ce qui, dans la plupart des cas est facile à déterminer quand il s'agit d'une blessure, est autrement difficile lorsqu'on a à faire à une maladie où la notion de guérison implique qu'il y a *restitutio ad integrum*.

De plus, s'il est des maladies qui émoussent à peine les résistances de l'organisme, permettant au sujet le retour

immédiat à ses occupations antérieures, il en est d'autres qui laissent une faiblesse générale et des défenses réduites. Délivré de sa maladie le sujet ne pourra pourtant sans dommage reprendre une vie normale tout de suite.

Au sortir d'une pleurésie il serait imprudent pour le marin de s'exposer trop tôt aux intempéries, l'épanchement pouvant facilement se reformer par l'effet d'un simple refroidissement.

Une période de repos lui sera nécessaire.

Au déclin de certaines maladies l'organisme reste débilisé, a besoin de ménagements pour éviter une atteinte secondaire ou une reprise de l'affection première. Cette période de convalescence, qui demande une surveillance médicale, est plus ou moins longue.

Les marins traités pour maladie ont-ils droit à une prolongation du salaire de maladie, à une allocation journalière pendant leur convalescence ?

Il peut se faire qu'un marin, bien que n'ayant plus besoin de soins médicaux, chirurgicaux et pharmaceutiques, soit encore cependant hors d'état de réembarquer. L'armateur lui doit-il toujours des indemnités, des salaires de maladie, dans la mesure où le délai de quatre mois prévu par la loi n'est pas expiré ?

Pendant les premiers mois d'application de la nouvelle loi du Code du travail maritime, les législateurs considéraient que les obligations de l'armateur cessaient le jour où le marin sortait de l'hôpital, et il n'était pas question d'indemnités supplémentaires pour la convalescence.

On peut s'en rendre compte dans ce procès-verbal de conciliation du 4 mai 1927 :

« ... En résumé, il n'y a pas contradiction à dire qu'un marin est guéri, c'est-à-dire qu'il n'a plus besoin de traitement et de soins médicaux pour revenir dans son état normal, après une période de convalescence plus ou moins longue, et qu'il y a cependant pour lui inconvénient et danger à reprendre immédiatement son travail,

Il faut et il suffit pour que cesse l'obligation de l'armateur au paiement des salaires, que la guérison soit établie, ce qui n'implique pas que le marin est à ce moment-là en état de reprendre son travail à la mer. »

De même dans un jugement on relève ceci :

« L'obligation de l'armateur cesse définitivement, lorsque le marin quitte l'hôpital sur exeat du médecin traitant. »

En effet, si l'on tient compte uniquement des obligations légales imposées par le Code de commerce, il ressort que l'attribution de loyers de convalescence ne saurait constituer une obligation formelle pour l'armement.

Dans ce sens, on peut ajouter qu'un marin déclaré incurable se trouve dans une situation aussi pénible, plus même que celle d'un convalescent, du fait de son inaptitude à gagner sa vie, et pourtant l'armateur ne lui doit plus rien à partir de la constatation de l'incurabilité. On pourrait s'en tenir à la date de sortie de l'hôpital.

Cependant les deux situations ne sont pas comparables puisqu'un sujet guéri est appelé à reprendre la navigation, et si une convalescence est nécessaire les armateurs consentent assez souvent à payer des salaires de convalescence que l'on peut considérer comme un temps de traitement complémentaire.

Et de fait, une circulaire de 1927 énonce :

« On ne saurait refuser à un marin convalescent dans ses foyers (soit qu'il ait un exeat de l'hôpital où il a d'abord été soigné, soit qu'il se soit fait soigner chez lui), l'allocation journalière lorsqu'il est établi par le médecin compétent que ce marin n'est pas encore en état de reprendre son travail et a toujours besoin de repos.

On a donc étendu le sens de la loi puisqu'on considère le marin convalescent comme incomplètement guéri et ayant droit encore à son salaire de maladie.

Actuellement la jurisprudence admet que « la convalescence est un état intermédiaire à durée variable entre la

maladie qui vient de disparaître et le retour à la santé, et que le malade n'est réputé guéri effectivement que lorsque son état dûment constaté permet la reprise du travail ». (Le Havre, 19 juin 1928).

En conséquence, durant la période de convalescence, le marin reçoit encore l'allocation pour frais médicaux ou chirurgicaux.

Il paraît juste, donc, de considérer comme traitement effectif « la période pendant laquelle l'état du marin comporte nécessairement, et à la suite de la maladie ou de la blessure pour laquelle il est soigné, l'intervention suivie du médecin pour médication ou intervention chirurgicale, ou simplement pansements, massages, ainsi que l'observation de toutes prescriptions de nature à restreindre nettement l'activité normale de l'homme (obligation de rester à la chambre, d'éviter la marche, prescription d'un régime alimentaire ».

La convalescence devient donc à la charge de l'armement comme tenant encore à la maladie.

Ceci est spécifié nettement dans un jugement du tribunal maritime de Marseille du 5 mai 1933 :

« L'indemnité de soins est due jusqu'à guérison, même pendant la période dite de convalescence, car la loi n'a pas fait de distinction et n'a pas créé une situation de convalescence. »

La même affirmation se retrouve dans cet autre jugement du tribunal de la Justice de paix de Bordeaux du 28 mars 1933 :

« ... Attendu que l'expert... conclut cependant qu'il convient de lui accorder un mois de convalescence, du 27 décembre au 27 janvier, en raison du séjour de deux mois accompli à l'hôpital, l'excès de cet hôpital étant du 27 décembre;

... Attendu qu'il convient d'adopter la conclusion de l'expert et de considérer la guérison définitive comme existante au 27 janvier;

» Par ces motifs, statuant publiquement, contradictoirement et en premier ressort, condamne l'Administration de la Marine à payer à B..., l'allocation journalière par lui réclamée jusqu'au 27 janvier... »

La date de la guérison définitive est néanmoins difficile à établir parfois et donne lieu à des désaccords entre le marin et son employeur. Dans ce but un jugement du tribunal maritime de Marseille du 7 avril 1933 a établi que :

« Lorsque l'armateur et le marin sont en désaccord sur la date de guérison, l'armateur n'a pas à attendre que le marin prenne l'initiative de l'instance pour faire désigner un expert, il peut provoquer cette expertise en actionnant le marin devant le tribunal maritime. »

En résumé, cependant, on voit qu'à mesure qu'on applique davantage la loi on arrive à donner à cette notion de guérison une valeur plus complète et plus logique en considérant la convalescence comme une période obligatoire de repos et donnant droit au marin à une prolongation des salaires de maladie et des indemnités de soins.

2° La consolidation de la blessure.

Si le terme de « guérison » est commun à la blessure et à la maladie, les législateurs ont donné une désignation différente suivant qu'il s'agit de l'une ou de l'autre, lorsque le marin n'est pas retourné intégralement à l'état de santé.

L'article 80 dit : « Les soins sont dus jusqu'à... la consolidation de la blessure. »

Définissons le mot « consolidation » qui ne doit s'appliquer qu'aux seules blessures.

Ce mot ne préjuge nullement guérison dans son entière valeur.

En effet, il faut distinguer deux choses dans la guérison : la guérison anatomique, qui est pour une fracture, par exemple, la réduction avec un cal osseux, solide, et la guérison fonctionnelle, caractérisée par la disparition de

l'œdème du membre, de l'atrophie musculaire et des douleurs et le retour des articulations voisines à leur souplesse antérieure. C'est donc l'intégrité fonctionnelle qui est le facteur prédominant et le sujet qui ne l'aura pas recouvré sera déclaré « consolidé » au lieu de guéri.

Mais c'est surtout dans une deuxième éventualité que la notion de consolidation trouve sa véritable application. Il peut se faire que le sujet n'ait récupéré ni l'intégrité physique ni l'intégrité fonctionnelle. On ne peut dire qu'il soit guéri, tout traitement est désormais inefficace et le blessé reste partiellement ou totalement infirme; c'est dans ce cas, et en l'absence de terme plus précis qu'on a convenu de dire que la blessure est consolidée.

Cependant ce mot de « consolidation » paraît un contresens lorsqu'on l'applique à une plaie, une luxation, une contusion. Aussi après maintes discussions les tribunaux ont admis la définition suivante :

« Une blessure est consolidée au point de vue juridique le jour où l'état du blessé est devenu définitif et par conséquent ne peut être amélioré. Le sujet est atteint d'une infirmité qui constitue pour lui une incapacité permanente et immuable. »

En résumé, la consolidation de la blessure est acquise le jour où le médecin constate que tout traitement est devenu inefficace et qu'un travail rémunérateur, bien que réduit par une plus ou moins grande incapacité, peut être repris.

Ainsi un sujet a été traité pour une plaie étendue de la main, il en conserve une limitation dans les mouvements d'extension et de flexion des doigts. Il est déclaré consolidé le jour où tout étant cicatrisé persiste cette infirmité.

De même pour un homme qui a subi une amputation d'un pied à la suite d'un écrasement. On le dira « consolidé » le jour où le moignon sera fonctionnellement utilisable, indolore et pouvant supporter l'application d'un appareil d'orthopédie.

Le marin consolidé sera, suivant les cas, apte ou inapte à reprendre un travail à bord, selon que l'incapacité définitive sera partielle ou totale.

On déclarera aussi un sujet consolidé lorsque son état arrivé à une certaine phase, ne progressera plus dans le sens de la guérison ni dans celui d'une aggravation, et malgré qu'il ait toujours besoin de soins.

Les juges ont parfois fait un emploi erroné du mot « consolidation » en l'assimilant à celui de guérison. Dans ce jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux, du 7 avril 1932 (il s'agit de troubles gastriques guéris), il est dit :

« ... Attendu que L... a été payé de ses salaires jusqu'au 6 mars 1932, date qui dépasse celle de la *consolidation de son affection*, n'est pas recevable dans sa demande de continuation des dites indemnités, étant *guéri* depuis le 4 mars 1932. »

Il ne doit pas y avoir de confusion, la consolidation n'impliquant nullement la guérison effective.

Même abus de terme dans cet autre jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux du 28 juillet 1932 :

« Attendu qu'il résulte du rapport de M. le professeur X... que la maladie ayant provoqué le débarquement de D..., le 15 février 1932 est guérie et que sa consolidation peut être fixée au 5 juin 1932. »

Peut-être en employant le mot « consolidation » les juges ont-ils voulu dire guérison complétée par période de convalescence, le sujet pouvant reprendre aussitôt le travail.

Toujours est-il qu'il ne convient pas d'appliquer ce mot lorsqu'il s'agit de guérison pas plus qu'il ne convient de le faire lorsqu'il s'agit d'une affection médicale.

Il est vrai qu'avant la création du nouveau terme « stabilisation » pour les maladies, on n'avait le choix qu'entre « guérison » et « incurabilité »; en déclarant la maladie « consolidée », on spécifiait que sans être guérissable ni incurable la maladie subissait un arrêt dans son évolution et permettait au marin la reprise d'un travail,

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux du 9 juin 1932 :

« ... Pour ces motifs, le tribunal désigne M. le professeur X..., expert avec mission de s'entourer de tous renseignements utiles et de dire si la maladie ayant provoqué le débarquement de D... le 15 février 1932, est actuellement guérie et éventuellement fixer la date de la guérison ou de la consolidation. »

En matière d'Accidents du travail, dans l'industrie de terre, on n'a pas de terme particulier pour les maladies, et, comme il s'agit le plus souvent de blessures, on généralise l'emploi du mot « consolidation » et on l'applique aussi bien aux cas d'ordre chirurgical qu'à ceux d'ordre médical.

3° Incurabilité.

Le dernier terme employé par l'article 80 est celui qui mérite l'examen le plus approfondi.

« Les soins cessent d'être dus, — dit la loi, — ... à la constatation de l'incurabilité de la maladie. »

Pour les affections chirurgicales on peut prononcer ce mot d'incurabilité, elle est ici souvent facile à établir. Mais pour les affections d'ordre médical il en est tout autrement.

En l'état actuel des sciences médicales il n'est pas permis de déclarer qu'un malade est incurable; en effet, à toute étape d'une maladie la guérison est quelquefois possible; on peut faire des erreurs d'appréciation et de pronostic, le malade peut montrer un organisme extraordinairement résistant; enfin, la découverte de nouvelles thérapeutiques peut venir modifier l'évolution d'une maladie devant laquelle on se croyait désarmé.

Aussi les commissions de réforme de l'inscription maritime, appelées à se prononcer sur le cas de marins en instance de pension, manifestent quelque répugnance à prononcer l'incurabilité. Cette hésitation est très naturelle, mais elle peut amener en pratique à prolonger indéfini-

ment les obligations de l'armateur dans certains cas de maladies chroniques, la tuberculose pulmonaire par exemple. Ceci conduirait l'armateur à payer au malade l'indemnité de soins pendant des mois. C'est pour éviter des abus de toutes sortes que des tentatives multiples ont été faites pour essayer d'obtenir un terme raisonnable aux lourdes charges imposées à l'armateur.

Voici à ce propos des extraits d'une circulaire du ministre des Travaux publics du 27 juin 1928, au sujet du traitement des marins débarqués forfaitairement pour tuberculose.

Il s'agissait d'un marin tuberculeux devenu impropre à la navigation; après un traitement de quatre mois à domicile ce marin fut invité à se mettre en instance d'attribution d'indemnité journalière sur la Caisse de prévoyance, mais il s'y refusa, se retranchant derrière les dispositions de l'article 80 du Code du travail maritime, aux termes duquel il avait droit aux soins jusqu'à ce que sa maladie fût guérie ou devenue incurable.

On lit dans la circulaire :

« Il n'est pas douteux qu'en l'état actuel de la science médicale, la tuberculose ne peut *a priori* être considérée comme incurable... mais ces guérisons trop souvent d'ailleurs apparentes ou relatives, sont fragiles et des séquelles indélébiles toujours fâcheuses, telles que la sclérose bronchique ou l'emphysème, en sont la rançon et font désormais des patients des invalides du poumon. De plus... il n'y a pas de critère unique de l'incurabilité... Par conséquent, l'application littérale de l'article 80 du Code du travail maritime équivaldrait pratiquement à mettre le traitement des tuberculeux à la charge de l'Etat, en cas de forfait, dans les autres cas à la charge de l'armateur, d'une manière presque indéfinie, et, en tout cas, pendant une période dépassant de beaucoup celle qui a été prévue par le décompte du forfait.

Le point sur lequel, dans le cas d'un marin tuberculeux, l'Administration de la marine marchande doit faire porter particulièrement son attention est celui de savoir si la crise aiguë qui a motivé à l'origine le débarquement du marin, est ou non guérie.

Dans l'affirmative, les obligations de l'Administration substituée à l'armateur, du fait du versement forfaitaire, doivent cesser à partir du moment où la fin de la crise a été constatée. Du moment que les soins nécessités par cette crise, ont eu un effet heureux, les soins ultérieurs, pour une affection foncière antérieure à l'embarquement, au cours duquel la crise a éclaté, incombent au marin ou, s'il est sans ressources, à son domicile de secours légal... »

Un jugement du 8 octobre 1928 rendu par le tribunal départemental des Bouches-du-Rhône a confirmé une telle manière de voir. Ce jugement établit une distinction entre l'incurabilité médicale qui n'existe pour ainsi dire jamais, en l'état de la science moderne, et l'incurabilité dans ses rapports avec la capacité professionnelle du malade.

Voici les conclusions de ce jugement :

« ... Attendu que sur ce point, c'est à tort que le jugement attaqué a considéré l'incurabilité comme une incurabilité médicale, qu'en effet en l'état de la science moderne continuellement en progrès et capable de guérir demain une maladie mal combattue aujourd'hui, il n'y aurait jamais d'incurabilité dans le sens médical du mot, qu'une maladie pouvant toujours être susceptible d'amélioration, l'incurabilité médicale ne se présenterait jamais et qu'on comprend très bien, en outre, qu'il répugnerait à un expert de déclarer dans un rapport détaillé et nécessairement connu de l'intéressé que sa maladie est définitivement incurable, qu'ainsi et si l'incurabilité devait être prise dans le sens médical du mot elle ne pourrait jamais être pratiquement établie, et sauf le cas de guérison, l'article 80 ne pourrait jamais jouer, ce qui entraînerait pour l'armement dans le cas de maladie chronique des obligations de durée indéfinie.

» Attendu qu'il semble bien au contraire que par le mot incurabilité, le législateur ait entendu viser l'incurabilité dans ses rapports avec la capacité professionnelle du malade, que cette incurabilité au point de vue des fonctions professionnelles serait donc constituée pour le marin par l'incapacité permanente de reprendre toute navigation maritime et serait acquise à partir du moment où toute navigation maritime lui serait interdite comme contraire à son état de santé.

» Attendu que cette interprétation du mot « incurabilité » est d'ailleurs celle qui a prévalu dans la rédaction de l'article 80 du nouveau projet de loi en préparation qui serait sur ce point nettement interprétatif et nullement modificatif de la législation actuelle et de celle qui l'a précédée sous l'empire de l'ancien article 262 du Code de commerce. »

Donc d'après cette jurisprudence il suffit que le marin soit reconnu atteint d'une affection ne lui permettant plus de pratiquer la navigation maritime sans risque pour sa santé, pour qu'aussitôt il cesse d'être à la charge de l'armement.

Une circulaire du 12 janvier 1929 est venue confirmer ce point. En voici l'essentiel :

Notification d'un jugement du tribunal départemental des Bouches-du-Rhône au sujet de la définition de l'incurabilité d'un marin :

« ... La première question soulevée auprès du tribunal, était une question d'ordre général, celle de savoir le sens qu'il convenait de donner au terme « incurabilité » employé par l'article 80 du Code du travail maritime. La compagnie, en effet, dans le cas de l'espèce (cas de tuberculose) avait prétendu que ses obligations à l'égard du marin avaient cessé à compter du moment où celui-ci avait été déclaré par expertise médicale dans l'impossibilité permanente de reprendre la navigation. »

Le jugement dont il s'agit donne raison à la compagnie.

Il précise que par le mot incurabilité les législateurs ont entendu viser l'incurabilité dans ses rapports avec la capacité professionnelle du marin malade, que, par suite, elle est constituée par l'incapacité permanente de reprendre toute navigation et qu'elle est acquise, comme le soutenait la compagnie à partir du moment où tout embarquement professionnel apparaît définitivement interdit au marin, comme contraire à son état de santé.

De même on lit dans un jugement du tribunal de la Justice de paix de Bordeaux du 21 janvier 1930 :

« ... Attendu qu'il est de doctrine qu'un marin ne peut être réputé incurable que le jour où il est constaté par expert qu'il doit renoncer de façon définitive à l'exercice de n'importe quelle navigation... »

Déjà dans un jugement du tribunal civil du Havre du 22 mai 1913 on pouvait trouver une idée des limites de la responsabilité de l'armateur en cas de maladie incurable :

« Pour qu'une maladie soit réputée curable il ne suffit pas que l'état du malade puisse être amélioré, il faut que ce malade puisse être guéri; que dès qu'il est établi que son état est devenu définitif et qu'aucun remède, qu'aucun traitement ne pourra amener une guérison, l'armateur est dégagé des obligations que lui impose l'article 262. »

Il ressort de tout cela que l'armateur ne devra les salaires de maladie qu'autant que celle-ci aura besoin d'un traitement immédiat, et que ses obligations cesseront le jour où sera constaté un certain équilibre dans l'état du sujet devenu du fait des lésions constituées inapte à n'importe quel emploi sur un navire.

Pourquoi rendre, en effet, l'armateur responsable de maladies telles que les maladies chroniques dont l'évolution suivrait aussi bien son cours dans l'exercice de tout autre métier que celui de la mer. Il est naturel qu'on ne doive les soins complets qu'aux seuls sujets dont les maladies ont un caractère aigu, c'est-à-dire celles que les conditions de la vie du bord peuvent avoir favorisées ou créées du fait

de la promiscuité ou d'une insuffisance d'hygiène et de confort.

La question d'incurabilité embrasse donc celle des maladies chroniques qu'on ne peut vraiment pas mettre à la charge de l'armement.

Ce que l'on demande à l'expert chargé d'examiner un marin dont la maladie se prolonge et qui revendique les bénéfices de l'article 80, c'est d'établir si l'on se trouve en présence d'une maladie chronique qui, une fois passés les accidents du moment, laissera le sujet inapte à tout service actif à bord.

Voici par exemple un jugement du tribunal de la Justice de paix de Bordeaux du 18 mai 1932 :

« ...Attendu que par jugement interlocutoire du siège, M. le docteur X... a été commis expert à l'effet de nous faire connaître si l'affection dont se réclame C... est guérie, et depuis quelle date, ou si au contraire il a encore besoin de soins et pendant quelle durée ;

» Attendu qu'il résulte du rapport de M. le docteur X..., que C... présente des douleurs abdominales diffuses, un assez volumineux météorisme avec un peu d'ascite, ... ce sont là des signes de cirrhose du foie, affection essentiellement chronique, ayant débuté depuis longtemps déjà, pour en être arrivée à l'état actuel, par conséquent antérieure à l'embarquement sur *l'Atlantique* et qui n'a pas été aggravée par la vie du bord, les troubles présentés sur ce navire ne relevant que de l'évolution habituelle de cette maladie ;

» Qu'ainsi donc l'affection dont se plaint C... est *chronique*, que sa chronicité est antérieure à son embarquement et qu'elle n'a pas été aggravée par son embarquement et la vie du bord ;

» Que dans de pareilles circonstances aussi nettes, l'armement ne saurait être tenu d'aucune obligation envers C... dès le jour de son débarquement... »

Un marin qui tombe malade pendant le voyage, et dont

la maladie est la conséquence du service à tous droits d'être soigné aux frais du navire, mais si la maladie qu'il présente survient comme une phase inévitable d'une affection qui existait en germe dès avant le voyage, on comprend que l'armateur n'en prenne pas l'entière responsabilité et se refuse à indemniser, peut-être pour des années, un homme qui ne pourra plus servir dans ses équipages.

Aussi a-t-on convenu que dans ces conditions incomberaient seulement à l'armateur les frais nécessités par l'évolution de la période aiguë de la maladie.

L'expert devra préciser si cette période aiguë est passée laissant au sujet une affection chronique incompatible avec l'existence maritime.

Rapport d'expertise du Professeur J. Carles, du 3 avril 1928 :

« En définitive, Le M... nous paraît atteint d'emphysème pulmonaire. Il a fait récemment des crises d'asthme. Il est exposé à des rhumes faciles et interminables. Il ne tardera pas à présenter aussi des signes de fatigue cardiaque s'il se livre à des travaux violents et prolongés.

» *Guéri de ses accidents aigus, il doit être envisagé actuellement comme atteint d'une affection chronique définitive.*

» Dans ces conditions il nous paraît susceptible de remplir encore avec avantage une occupation sédentaire ne nécessitant point de grands efforts et n'exposant point à de brusques changements de température ni aux diverses intempéries. »

C'est dire que la vie active à bord d'un bateau lui est interdite et qu'il ne peut plus être à la charge de l'armement.

Dans un procès-verbal de non-conciliation du 27 octobre 1931 on lit :

« ... Il est ainsi acquis *que la période aiguë de la maladie est passée et que celle-ci revêt un caractère chronique*, sans qu'aucun remède et aucun traitement puisse assurer

la guérison dans un délai déterminé, et sans qu'il soit jamais possible à ce malade de recouvrer un état d'aptitude à la navigation. »

Il y a donc là une réunion d'éléments de fait indiscutables constituant le critérium de l'incurabilité, mettant fin à l'obligation de soins de l'armateur.

Les soins sont dus par l'armateur seulement pendant la période évolutive.

Une circulaire du 11 juin 1908 donnait déjà les mêmes limites :

« ... Il faut que la période aiguë de la maladie soit passée et que celle-ci puisse être considérée comme devenue chronique et susceptible d'une durée indéterminée... »

Jugement du tribunal de la Justice de paix de Bordeaux du 25 novembre 1931 :

« ... Il convient de fixer au 1^{er} décembre 1931 la terminaison de la période évolutive de l'affection de G... ; au delà de cette date la maladie devra être considérée comme entrée dans sa phase d'évolution chronique. »

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux du 22 avril 1931 :

« ...Attendu qu'il est de jurisprudence que *l'armateur ne doit les soins que jusqu'à la fin de la période aiguë*, et se trouve libéré de toute obligation dès que cette crise aiguë prend fin, et ce conformément à la circulaire ministérielle du 27 juillet 1928, à moins qu'il ne soit établi d'une façon indiscutable que l'affection pour laquelle le marin demande la continuation de soins se rattache directement et soit la continuation de la poussée aiguë pour laquelle il a été débarqué. »

Cependant malgré tous les jugements rendus il n'en persiste pas moins des abus incontestables et l'armement a souvent les pires difficultés à faire trancher les cas particuliers dans le sens indiqué ci-dessus, à savoir que le marin atteint d'une maladie chronique, par conséquent incurable au terme de la loi, est désormais inapte à quelque emploi que ce soit.

« L'armateur, dit un jugement du Tribunal maritime de Marseille (23 décembre 1932), n'est responsable que jusqu'à incurabilité. Lorsque l'armateur soutient que le marin est incurable, l'expert doit non seulement répondre sur cette question d'incurabilité, mais préciser la date à laquelle cette incurabilité a été acquise dans le passé, le présent, ou sera acquise dans l'avenir. »

On comprend bien ce que les juges exigent de l'expert en lui demandant de préciser la date de l'incurabilité, ils entendent par là le moment où la maladie, malgré tout nouvel apport thérapeutique, se fixera dans son évolution, où une rémission se fera sentir après la crise aiguë, laissant au malade des lésions définitives.

Ceci met en évidence combien le mot incurable est impropre dans le sens de la loi, car ce n'est pas, au point de vue médical qu'il faut définir l'incurabilité, mais dans ses rapports avec la capacité fonctionnelle. Le marin n'est pas incurable parce qu'aucun traitement n'est plus efficace, mais parce qu'il ne peut plus, sans danger pour sa santé, reprendre n'importe quelle occupation à bord d'un navire. Son état de malade chronique l'astreindra à une surveillance rigide et ceci est incompatible avec la vie de bord.

Ainsi compris ce mot « incurabilité » perd sa valeur propre. Sa suppression s'impose ne serait-ce qu'au seul point de vue humain, tant il est pénible de prononcer dans un rapport ou dans un jugement ce mot d'incurable que l'intéressé est appelé à lire ou à entendre, et qui dans son esprit résonne comme un arrêt de mort prochaine.

De plus il existe des cas où la maladie sans parvenir à une guérison effective, et sans être pour cela incurable, se fixe avec un certain degré d'amélioration. Comment définir ces états là, le marin pouvant recommencer à travailler ?

Sans parvenir à la *restitutio ad integrum*, à la guérison totale, une maladie peut au cours de son évolution se fixer.

Après une pleurésie par exemple, un sujet peut conser-

ver quelques séquelles, quelques frottements pleuraux, un peu de gêne respiratoire ; malgré cela il sera susceptible de reprendre la navigation.

Autrefois on empruntait le mot « consolidation » réservé aux blessures pour définir ces états.

On a cherché depuis plusieurs années un terme plus significatif que celui d'incurabilité et aussi plus vaste, pouvant englober des états différents.

Un des premiers, M. le docteur Bosredon, directeur de la clinique maritime et coloniale de Bordeaux, a préconisé l'emploi d'un mot nouveau, celui de « stabilisation ».

On dira :

« Les soins sont dus jusqu'à guérison, ou consolidation de la blessure, ou stabilisation de la maladie. »

La « stabilisation » pour les affections médicales peut être ainsi assimilée au mot de « consolidation » réservé aux cas chirurgicaux.

Elle indique que la maladie dont souffrait le marin a subi un arrêt dans son évolution ; elle met un terme aux obligations de l'armateur. Suivant les cas le marin sera jugé apte ou inapte à reprendre son ancien travail dans la navigation.

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux, du 21 janvier 1930 :

« Attendu que F..., ex-graisseur de l'*Europe*, vapeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis, débarqué malade le 4 septembre 1929, déclaré *stabilisé* le 4 janvier 1930, réclame la continuation des soins en se basant sur un certificat médical du Dr X..., au résultat duquel il aurait besoin de repos et d'un traitement suivi ;

» Attendu qu'il est de doctrine qu'un marin ne peut être réputé incurable que le jour où il est constaté par l'expert qu'il doit renoncer de façon définitive à l'exercice de n'importe quelle navigation ; que n'est pas incurable, au sens du Code du travail maritime, le graisseur du navire pratiquant le long cours, qui, reconnu inapte à reprendre son

métier de chauffeur au long cours, est en même temps reconnu capable de naviguer comme matelot de pont sur un petit bateau côtier ;

» Attendu que pour arriver à savoir s'il en est ainsi, en ce qui concerne F... il y a lieu de recourir aux lumières d'un homme de l'art.

» Pour ces motifs : Nommons M. le Professeur X..., médecin expert, avec mission de visiter F..., de s'entourer de tous renseignements pour arriver à savoir et à nous faire connaître par rapport *si M. F... n'est pas atteint d'une maladie pulmonaire chronique actuellement stabilisée*, en ce sens qu'elle le rendrait inapte à reprendre son métier de graisseur à bord d'un navire pratiquant le long cours ;

» Si, au contraire, elle lui permettrait de reprendre la navigation à bord d'un bateau côtier ; si, pour arriver à la reprise d'une occupation lucrative une période de repos et un traitement suivi ne lui sont pas nécessaires et pendant quelle durée. »

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux, du 24 février 1932 :

« ...Attendu qu'en réponse à la demande de X... tendant à la continuation des soins, la Compagnie des Messageries maritimes représentée par... déclare qu'elle n'a plus à payer les frais médicaux et pharmaceutiques, l'affection dont se réclame le demandeur étant stabilisée ;

» *Attendu qu'il est de doctrine et de jurisprudence que l'armement n'est plus tenu aux soins ni au paiement des frais médicaux et pharmaceutiques lorsque l'affection dont se plaint le marin est stabilisée ;*

» Attendu que les parties étant en contradiction sur ce point, il y a lieu de recourir aux lumières d'un homme de l'art..

» Pour ces motifs, jugeant publiquement et en premier ressort, nommons M. le Dr... avec mission de visiter le sieur X... et d'arriver à savoir si l'affection dont il se réclame, traversant une période aiguë, nécessite des soins appropriés

pour arriver à l'améliorer et à la faire cesser, ou si au contraire, la période aiguë étant achevée, l'état de l'affection est stabilisé au point de rester ainsi stationnaire, sans guérison effective ; si en raison de cette affection stabilisée le marin peut ou non reprendre un service actif à bord. »

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux, du 7 avril 1932 :

« Attendu qu'il résulte du rapport de M. le Dr C..., que l'inscrit maritime C... est atteint de tuberculose pulmonaire bilatérale et de néphrite tuberculeuse ;

» Que les lésions pulmonaires peuvent être considérées comme *stabilisées*, la période évolutive aiguë de la localisation au niveau des poumons paraît terminée ;

» Que l'atteinte rénale n'est pas *stabilisée*, et nécessite encore des soins qui pourront l'améliorer ou la faire cesser, il ne s'agit pas d'un état qui doit rester stationnaire, fixé, ou du moins il ne sera possible de le dire qu'en prolongeant l'observation du malade dans les conditions actuelles de soins, pendant un temps qui ne semble pas pouvoir être inférieur à trois mois ;

» Que le sieur C... n'est donc pas actuellement apte à reprendre son service actif à bord. Il est même légitime de penser qu'une stabilisation de son état étant ultérieurement obtenue, il ne s'agira nullement d'une guérison effective et que C..., tant pour lui que pour le danger qu'il ferait courir autour de lui ne devra pas être réembarqué ; il restera inapte définitivement à la navigation... »

Procès verbal de conciliation (1^{er} août 1932). Rapport de M. le Dr Moulinier :

« ... J'ai constaté des symptômes de pleuro-congestion chronique de la base droite en arrière, en relation probable avec une réaction hépatique du voisinage. Le foie est sensible et douloureux à la palpation en avant. On note une dilatation anormale des veines *cutanées* abdominales à droite allant du pli de l'aîne droite aux fausses côtes droites... etc...

» ... Ces désordres doivent être considérés comme en relation avec des *lésions chroniques actuellement stabilisées*... L'état morbide soigné ce mois dernier n'était vraisemblablement qu'une phase aiguë de cet état pathologique chronique.

» En conclusion nous devons considérer la phase aiguë ayant nécessité le dernier débarquement comme terminée, les désordres sont stabilisés à la date de ce jour. »

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux,
15 avril 1931 :

« Attendu qu'il résulte de cette expertise que l'état de M... est stationnaire, qu'en somme, nonobstant tous soins nouveaux, il y a *stabilisation*... ;

» Or, attendu qu'il est de doctrine et de jurisprudence que les soins cessent d'être dus au marin débarqué malade quand la période aiguë de la maladie est terminée, c'est-à-dire lorsque l'affection est stabilisée... »

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux,
10 septembre 1931 :

« ... Attendu qu'il résulte des conclusions du rapport de M. le Dr X... que L..., est, au moment de son examen *stabilisé de l'affection pulmonaire* pour laquelle il a été débarqué malade du *Lutetia* le 8 janvier 1931, mais qu'il n'est ni en état de naviguer ni en état de reprendre aucun travail... »

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux,
du 13 janvier 1931 :

« M. le Dr X... a été nommé expert à l'effet de dire s'il s'agit d'une maladie dont la période aiguë est passée, *et qui actuellement stabilisée revêt un caractère chronique*, rendant le sieur L... définitivement inapte à toute navigation... »

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux,
5 août 1931 :

« ...Attendu qu'il résulte des conclusions du rapport de M. le Dr X... que D... n'est pas incurable au sens propre et

réel de ce mot, mais que cependant son affection bronchitique le rend complètement et définitivement inapte à la navigation ;

» Attendu que l'expert fixe la stabilisation de l'affection au... »

Jugement du tribunal de Justice de paix de Bordeaux, du 28 juillet 1932 :

« Attendu que par jugement du 12 juillet 1932, M. le Dr X... a été nommé expert à l'effet de procéder à l'examen de M. A... et de rechercher si A... était stabilisé au 4 juillet 1932 et s'il est atteint d'une affection chronique susceptible de le rendre inapte à la navigation...

» ...Attendu qu'il résulte du rapport médical que la maladie de M. A... est de celles qu'on soulage, que l'on amende, que l'on améliore, mais qu'aucun médecin ne saurait amener à guérison complète et définitive et qu'il conclut que l'affection respiratoire dont M. A... est atteint est nettement incompatible avec l'emploi de chauffeur à bord de paquebots et cargots ;

» Que cette affection d'autre part ne peut présenter que des rechutes, récidives à l'occasion d'une quelconque traversée, quelle que soit la durée de celle-ci, quelle qu'en soit la saison où elle s'effectue ;

» Qu'aucune des parties n'a contesté ce rapport qui est la lumière même dans une affaire qui... dit qu'à compter du 21 juillet 1932 l'affection respiratoire dont est atteint A... est nettement incompatible avec l'emploi de chauffeur à bord de paquebots et cargots, le déclare inapte à cet emploi et à cette navigation. »

De tous ces rapports et jugements il ressort qu'au regard de l'armateur ce qui compte, lorsqu'un marin tombe malade, c'est de savoir s'il sera capable après un traitement déterminé de reprendre son ancien travail ou un nouveau à bord du navire, ou s'il sera inapte à tout emploi dans la navigation.

Le mot de « stabilisation », que l'on doit substituer à

celui d' « incurabilité » dans l'article 80 du Code du travail maritime permet à lui seul de fixer les limites des obligations de l'armateur dans l'un et l'autre cas.

**

En terminant ce chapitre de la maladie il convient de faire remarquer la situation privilégiée du marin par rapport à l'ouvrier de terre.

Le Droit maritime tout d'abord a grandement devancé le Droit terrestre. Jusqu'à l'époque contemporaine, dans l'industrie de terre, les patrons n'étaient tenus à aucune obligation vis-à-vis de leurs ouvriers blessés ou malades ; alors que plus humainement, le Droit maritime estimait que le travail pénible du bord et les conditions défavorables : privations, changements de climat, pouvaient être la cause de blessures ou de maladies, et mettait celles-ci à la charge de l'armateur.

Ce n'est que depuis une quarantaine d'années, par la loi du 9 avril 1898 que le Droit terrestre s'est décidé à instituer, lui aussi, la responsabilité des patrons pour les accidents du travail.

Encore faut-il remarquer qu'il n'envisage que les blessures et quelques maladies professionnelles, tandis que, de tous temps, le Droit maritime a proclamé la responsabilité des armateurs aussi bien en cas de blessure qu'à l'occasion de toute maladie survenue à bord.

CONCLUSIONS

Le Code du travail maritime, loi du 13 décembre 1926, règle les diverses obligations de l'armateur vis-à-vis du marin blessé ou malade.

Dans son article 80, il fixe la durée de l'assistance, limitant les soins dûs par l'armateur à la guérison, ou à l'incurabilité de la maladie.

A propos du terme « guérison » nous avons étudié la question de la convalescence, montrant qu'actuellement, des indemnités particulières sont dues au marin pendant cette période.

La « consolidation », qui, en Droit maritime, est réservé aux seules blessures — contrairement à ce qui a lieu en matière d'Accidents du travail, où l'on peut employer ce terme aussi bien pour les blessures que pour les maladies, — signifie, qu'au lieu d'être complètement guéri, le sujet conserve une incapacité partielle ou totale d'exercer son métier de navigateur.

Un terme plus imprécis et moins bien adapté aux diverses circonstances qui peuvent se présenter, est celui d'« incurabilité ». Nous avons d'abord défini le mot dans le véritable sens de la loi, qui déclare incurable un marin inapte à n'importe quel emploi sur un navire.

Nous avons montré ensuite combien il était désirable, à

tous points de vue, que ce terme d' incurabilité fût supprimé et remplacé par celui de « stabilisation », plus significatif et plus pratique en ce qu'il limite nettement les charges de l'armateur.

Vu,
Le Doyen.
C. SIGALAS.

Vu, bon à imprimer :
Le Président,
P. LANDE.

Vu et permis d'imprimer :
Bordeaux, le 13 novembre 1933
Le Recteur de l'Académie,
A. TERRACHER,

BIBLIOGRAPHIE

- Bosredon Léon.** — *Journal de Médecine de Bordeaux* 10 novembre 1928, « Traitement des marins blessés ou malades.
Bulletin officiel de la marine, 1929.
- Conférence internationale du Travail : « Protection des gens de mer en cas de maladie, y compris le traitement des blessés à bord. Bureau International du Travail, Genève, 1929.
- Danjon (Daniel).** — *Traité de droit maritime*. 2 volumes, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris 1910.
- De Bourayne.** — *Journal des Praticiens*, 22 février 1929.
- Forgue (E) et Jeanbrau (E).** — *Guide pratique du médecin dans les accidents du travail*, Paris, 1909.
- Moulinier (R).** — « Le marin débarqué malade et son médecin », *Journal de Médecine de Bordeaux*, 20 avril 1929.
- Tanot.** — *Hygiène maritime et prophylaxie internationale*, Paris, 1933.
- Timol.** — Thèse, Paris, 1910-1911.
- Jugement du Tribunal maritime de Marseille, du 5 mai 1933.
- Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 28 mars 1933.
- Jugement du Tribunal maritime de Marseille, du 7 avril 1933.
- Circulaire du ministre des Travaux publics, du 27 juin 1928.
- Jugement du Tribunal départemental des Bouches-du-Rhône, du 8 octobre 1928.
- Circulaire ministérielle du 12 janvier 1929.
- Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 21 janvier 1930.
- Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 1^{er} mai 1932.
- Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 25 novembre 1931.
- Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 22 avril 1931.
- Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 21 janvier 1930.
- Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 24 février 1932.

Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 7 avril 1932.

Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 15 avril 1931.

Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 10 septembre 1931.

Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 13 janvier 1931.

Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 5 août 1931.

Jugement du Tribunal de Justice de Paix de Bordeaux, du 28 juillet 1932.

Bordeaux. — Imprimerie J. BIÈRE, 18, rue du Peugue. — 1933.
